

【研究ノート】

メコン地域のクロスボーダー 生産分業の展望について

—東西経済回廊の現状を中心として—

専修大学商学部 小林 守

A View on Cross-border Roads and Production in Mekong Countries : East-west Economic Corridor and Economic Development
Senshu University, School of Commerce Mamoru Kobayashi

メコン諸国の経済発展によって国境をまたぐ陸上交通網が新しいビジネスチャンスをもたらそうとしている。生産工程の国境を越えた分業が陸上交通を介して、既存の生産拠点と新規の生産拠点のネットワークングにより現実味を帯びてきたからである。これは「中国プラスワン」、「タイプラスワン」というアジアの生産戦略にも新しい戦略的なオプションを与える。本論ではその一つの例としてベトナムーラオス間の「東西経済回廊」について実査した結果をもとにレポートする。

キーワード：国境をまたぐ陸上交通網，アジア生産戦略の新しい戦略的なオプション，「東西経済回廊」，「中国プラスワン」，「タイプラスワン」

Economic development along the roads connecting Mekong countries including Laos, Vietnam, Cambodia and Thailand is emerging as an opportunity of business. Particularly, newly-built logistics infrastructure is an attractive factor because newly constructed cross-border roads provide foreign manufacturers with new strategic options in terms of networking their existing and new factories. The paper is an attempt to illustrate current situation of the Vietnam-Laos cross-border road, so called "east-west economic corridor" based on the field research in 2014.

Keywords : cross-border roads, new strategic options of networking, "east-west economic corridor", "China plus one", "Thailand plus one"

1. はじめに

ASEAN 諸国のうち、ユーラシア大陸に属する諸国、すなわちベトナム、ラオス、カンボジア、タイ、ミャンマーがクロスボーダー生産分業地域の対象として注目されている。2014 年度文部科学省「私立大学戦略的研究基盤形成支援事業」の補助金による調査活動の一環として、筆者は 2014 年にベトナム中部とラオス中部を結ぶ「東西経済回廊」を走破する実地調査を行った。ベトナム中部、すなわちダナンを中心とする地域とラオス中部、すなわちサバナケットを中心とする地域を結ぶ物流ルートである。

2015 年を目途に関税削減を主とする自由貿易体制のシステムが完成する ASEAN 諸国域内の自

由貿易協定、すなわち AFTA（アセアン自由貿易地域）が期待されているが、そのなかでも、機械製品（特に輸送関連機器）の生産拠点として存在感を高めるタイと大市場の中国を結ぶ物流の「動脈」の一つたる「東西経済回廊」の実態を周辺地域への企業へのインタビューを含めて実施したのである。本稿ではその概略を研究ノートとして報告する。

2. ラオスーベトナムにおける「東西経済回廊」の交通状況

筆者は 2014 年 9 月にメコン地域のいわゆる「東西経済回廊」の起点であるベトナム中部のダナン市とラオス・タイ国境にある「回廊」の中継

都市、サバナケット市を訪問した。周知のとおり、「東西経済回廊」はアセアン諸国の経済統合が本格化するなかで、大陸部アセアン諸国であるベトナム、ラオス、タイ、ミャンマーを結ぶ道路である。実際にバスをチャーターしてこの陸路をバスをチャーターして、走行したものである。ダナンからサバナケットへの往路12時間、サバナケットからダナンへの復路11時間を費やした。但し、20分くらいの休憩をそれぞれ5回取ったうえでの所要時間であり、コンテナ貨物を搭載するトラックならば、もう1時間程度、短縮可能と思われる。

往路でダナン市中心部を出発し、国道1号線を北上すると3時間程で沿海の主要都市ドンハ市内にはいる。途中で経路上にある古都・フエ市内に達するがそこを通らずにショートカットするバイパスを通して、このドンハ市で西へ進路をとれば、国道9号線。この道路が、日本政府が経済協力を行って整備したいいわゆる「東西経済回廊」（ラオス、ベトナムにおいては「9号線」と呼ばれている）である¹⁾。この道路は最終的には東はベトナム・ダナン市から西はミャンマー（モラミヤイン港）までを連結する計画の対象になっている。

その一部を成す、ダナンからドンハというベトナム国内の国道1号線の区間は片側1車線を片側2車線に拡張する工事が盛んに行われていた。近い将来、よりスムーズな陸送が可能になると期待される。ただし、ベトナム国内（国道1号線）で

は無数のオートバイがあり速度制限が存在する。他方、ラオス国内（国道9号線）にはいると速度制限は「ない」。しかしながら、こちらは片道1車線で路肩が狭く、生活道路ともなっているため、状態のよい区間でも最高時速70キロ〜80キロ以下で走らざるを得なく、自動車専用道路や高速道路のような走りにはできない。回廊の道路上でコンテナを積んだトラックとしばしば遭遇した。それほど頻度は高くないが日系の物流会社のものもあった。一部の区間が未舗装あるいは表面アスファルトが剥げ落ちて、穴になっているものもあり、トラックはスピードを落とさざるを得ないのが現状である。しかし、その一部区間を除けば道路状態も問題ないと感じた。この道路は今後、着実に物流網としての活用が進んでいくように見えた。

このように今回「東西経済回廊」のベトナム—ラオス区間を実際に走った限りでは、沿線の整備は着実に進んでいると思われる。沿線には日本式の「道の駅」もあり、ラオス・サバナケット市—ベトナム・ダナン港間には実際に問題なく利用されるレベルになりつつある。サバナケット市の地元大手物流業者（本社はラオスのビエンチャン市）の支店長の話では実際に電子部品、機械部品もダナン—サバナケット間を運搬されており、荷主には日系企業もあるという²⁾。道路状態の維持管理と通関手続きの簡素化、現地物流業者に貨物取り扱いノウハウの不足という今後の課題もあるものの、これは時間によって解決されるであろうとのことであった。しかし、他方、ダナン港湾局へのインタビューによると、現在のところ、東西経済回廊等の陸上経路を通してダナン港から SHIPPING される貨物は、ベトナムから SHIPPING されるラオス向け貨物の2%ほどに過ぎないという³⁾。まだ、「優先的に」選択される物流ルートにはなっていないということであろうか。

東西経済回廊のラオス国内における終点のサバナケット市はメコン川に面した都市であり、後述するように、近年、日本企業の工場進出も次第に進んでいる場所である。メコン川を望むその対岸はタイ東北部の主要都市のムクダハン市であり、

写真1

ダナン港のコンテナヤード。(筆者撮影)



河川国境を結ぶ橋梁は日本の経済援助によって建設された第二友好橋である。ムクダハンから西進し、タイ北部を横断し、直進すると最終的にはミャンマーに到達する。一方、ムクダハンから左折（南下）し、タイ北部を縦断すれば、タイの一大工業地帯、東部臨海地域のレムチャバンやラヨン方面に到達するという位置関係である。

サバナケット市はニコンヤトヨタ紡織といった大企業が進出したことで日本でも有名になってきたラオスの主要都市である。ここにはサワン・セノ経済特区（マレーシア資本とラオス資本により開発）がある。ここにある工業団地には約40社の入居企業があり、うち日系企業は8社を数える。これはラオス企業15社、タイ企業9社に次ぐ多さである。なお、日系の8社のうち4社が機械関係のメーカーである。ここで生産される製品は国境の近いタイ側への出荷分だけでなく、500キロメートル以上はなれたベトナム・ダナン港への出荷分も少しずつ多くなっているという⁴⁾。ちなみにサバナケットからダナンまでの行程は、ラオス領内が約250キロ、ベトナム領内が約250キロメートル。合計約500キロメートルである。既存工場を活用しながら労働集約的な工程だけを低コスト地域に移転して、コストメリットを享受しようとするれば、メコン諸国でこうした陸送による物流ルートは大きな可能性を秘めている。現在、日系企業の間でタイ拠点の労働集約作業を切り離し

写真2

ベトナムーラオス陸上国境におけるベトナム側にある青空市場。（筆者撮影）



写真3

東西経済回廊上（ラオス領内）にある「道の駅」。日本の協力で設置。（筆者撮影）



てラオスやカンボジアに移す例は、まだそれほど多くないようであるが、他の物流経路の整備も広がっており、選択肢が拡大すれば、この動きは着実に進んでゆくと思われる。

他方、サバナケット運輸局によるとベトナムに貨物を出す東西の物流網において、東西経済回廊以外のルートを利用する荷主も出てきているという⁵⁾。東西経済回廊の北側にほぼ平行して走る「国道12号線」のルートやメコン川沿いに南北に走る「国道13号線」のルートである。前者はタイ北東部から、直接ベトナム北部の首都ハノイに抜け、さらには中国の広州を目指すものである。また、後者はタイ東部の主要都市、ウドンタニからラオスの首都・ビエンチャンを通して、まっすぐに北に向かって中国の雲南省の省都・昆明に抜けるルートである。東西の物流ルートとは別に

表1

「南部経済回廊」沿線のSEZと進出日系企業数

SEZ 名	位置	日系企業数(社)
ブノンベン	ブノンベン市	36
シアヌークビルポート	シアヌークビル市	1
シアヌークビル	シアヌークビル市	2
マンハッタン	ベトナム南部国境	1
タイセン	ベトナム南部国境	15
コックコン	タイ南部国境	2
ポイバト	タイ中部国境	0

出所：廣畑伸雄（2014）「カンボジアに進出する日系中小企業の立地要因」アジア経営学会第21回全国研究発表大会報告，2014年9月14日。

現実味を帯びているのが、こうした南北の物流ルートである。中国企業等はこうした南北ルートを活用しているといわれる⁶⁾。

ちなみに、メコン地域における東西物流ルートとしてはタイの東部臨海地域からカンボジアを通過して、東進し、ベトナム南部（ホーチミン）へ向かうルート、いわゆる「南部経済回廊」も知られている。このルートも「東西経済回廊」と並んで注目されている。具体的にはバンコク—タイ東部臨海地域—ホーチミン（ベトナム）—プノンペン（カンボジア）の経路を結ぶもので、周囲には以下のように経済特区（SEZ＝ここでは工業団地的な機能も包括している）の設立が増えている（表1）。今回、走行した「東西経済回廊」とともに注目を集めている。

3. 日系製造業における「チャイナ+1」、 「タイ+1」への展望

「東西経済回廊」と「南部経済回廊」は中国のリスクやタイのコスト上昇に備えてもう一つアジアに製造拠点を所有しようとするビジネスの考え方、いわゆる「チャイナ+1」あるいは「タイ+1」の構想とも関連がある。その対象として注目を浴びているわけであり、ベトナム、カンボジア、ラオスそして改革開放政策を本格化させつつあるミャンマーのいわゆる「メコン地域諸国」という、この地域への日本企業の進出は着実に増加するであろう。

ホーチミンシティやハノイといったベトナムの大都市の周辺には近年、製造業分野、なかでも工業技術の移転を伴う機械分野のサポーティングインダストリーを誘致するための工業団地も多く開発されるようになってきている。現在、ベトナムには200か所あまりの工業団地が存在するとも言われる。このうち日本企業の直接投資を受けて、日系資本（商社、建設会社等）が関与した工業団地は日系の大手機械製造業のみならず、部品製造を担う中小企業の誘致にも注力している。ミャンマーやベトナムでは日本政府、日本の商社によるインフラ開発支援等に代表される周辺環境の整備も進

んでおり、このことは今後一層、日系企業の進出を促すであろう⁷⁾。

工業団地内への工場立地は地代の高さにより敬遠されてきたが、多くの工業団地では小面積でかつ、すでに工場建屋が出来上がっている区画を賃貸で貸し出す低コストの「レンタル工場」も一般化してきている。技術をもつ中小企業、すなわち裾野産業を誘致しようとするものである。レンタル工場は土地の選定などに伴う進出までの手続きが簡単で、進出してからも工業団地の管理会社から提供される付帯サポートも期待できるため、工業団地への入居は進むことになろう。但し、工業団地内の近隣工場からせつかく時間をかけて育成した労働者を引抜かれる心配もある。このため、離れた一般用地に工場を立地する中小企業もある。ベトナムにおいてこのような一般用地に進出を行い、成功している中小企業も散見される⁸⁾。

ベトナムには以前からコストの低廉さそのものに着目して、進出している繊維、医療用品メーカーもあるが、ここ数年、サポーティングインダストリーを担う機械部品分野のメーカーが、大企業のみならず中小企業のレベルでも確実に増えている。ベトナム政府もこうした日本の中小企業の誘致に注力してきている。中小企業の誘致に焦点を絞ったベトナム資本の工業団地運営会社の幹部が来日し、日本各地の商工会議所に営業活動を行うことも珍しいことではなくなっている。また、日本のコンサルタントと提携し、日本企業のニーズを工業団地運営に反映させているところも多い。

カンボジアやラオスはかつて、日系資本が多数進出していったタイや中国のアセンブリー工場の分工場の立地場所として次第に注目を集め始めているのである。プノンペン SEZ（特別経済区）内の工業団地（マレーシア資本、日本資本）に進出している日系精密部品メーカーはタイ工場から部品を輸入し、カンボジアで労働集約的な工程を仕上げ、製品をタイに出荷している。2014年2月に筆者が訪問した時には工場内はタイ工場からタイ人職長が多く派遣されていた⁹⁾。工程管理や品質管理は同社の長年のタイ製造拠点で得た手法で行っているように見えた。ここで仕上げられた

写真4

サバナケット市にあるラオス物流大手企業のトラックヤードに停車中の長距離コンテナトラック（筆者撮影）



加工工程（部品）は整備された陸路等を通して、タイのアセンブリー工場（本工場）に供給される。当工場の部材は全てタイから調達している。同メーカーによれば、同工場は20年の海外展開のノウハウを終結し、加えてカンボジアの状況を加味して工場運営を行っているという。工場では初等教育、チームワーク教育などを徹底して教育し、さらに成績優秀者には家族を招待して表彰するなど従業員参加のイベントを設け、従業員の慰労にも意を用いている。こうした工場運営の努力が実を結び、生産性は次第に高くなっているという。従業員の初等教育にも注力した工場で地域での評判も良いようである。従業員寮完備で運営スタッフは日本人13人、タイ工場からの派遣スタッフ13人で管理・運営している¹⁰⁾。

この地域で最も労働コストが低廉なのはミャンマーやラオスであるが、このうちラオスではタイ国境周辺に立地するところが多い。ラオスやカンボジア国内の交通網の整備が遅れていたとしても、国境が近接している都市に立地すれば、原材料・部品を運ぶトラックはすぐにタイやベトナムのより整備された道路区間を走ることになる。製造工程の安い労働コスト（ラオス、カンボジア）と整備された物流網（タイ、ベトナム）という二つのメリットを同時に享受可能な立地ともいえる。従って、当該地域への機械部品などの分工場という形での展開も少しずつであるが、進むと考えら

れる。

4. おわりに

中国、タイ等日本のモノづくりに不可欠となってきた地域もコストが高まっている。それらの国々の内需のための製品をそこで引き続き、製造することには合理性が残っているにしても、第三国への輸出という意味ではかつてほど魅力はなくなっている。特に政治リスクの高い中国においては輸出向け製品のための製造業にとっての投資環境の魅力が失われてきている。これに代わって、工場立地の有力候補として見直されてきたのがベトナムであり、ミャンマーである。また、タイの本工場に付随する分工場の立地としてラオスとカンボジアにも注目が集まっている。陸上国境、河川国境によって区切られているこれらの諸国の自由貿易化、すなわち、経済統合に向けて、陸上交通路が極めて重要である。

現在人口9,000万人台で、近い将来1億人に達するベトナムは2015年に一つの完成をみるアセアン自由貿易地域（AFTA）において、自由化が進む物的、人的資源の物流の中心的国家である。陸上の長い国境を持つベトナムはラオス、カンボジア市場、さらにはタイ北部を通過してミャンマーや人口2億人のバングラデシュ、12億人のインド市場（特に北東部の中心都市コルカタ周

写真5

サバナケット市にあるショッピングモール。但し、テナントはまだあまり入っていない。（筆者撮影）



辺)の市場に対し、マレー半島、マラッカ海峡を通過せずにきめ細かい小口物流をも可能にする起点・終点として発展が期待される。本稿で述べてきたように、この経路上には生産拠点、物流・保管拠点が形成される可能性は高い。そして必然的に起こってくる都市化に伴う流通拠点が形成されていくと思われる。こうした展望のもとに、この地域のビジネス環境調査においては更なる統合的な企業の物流、生産、流通のリサーチが必要となろう。

付記

本稿は2014年度文部科学省「私立大学戦略的研究基盤形成支援事業」の補助金による調査活動の成果であり、また、日本機械輸出組合「エマージング市場」10月号(電子版)に筆者が投稿し、掲載された「メコン地域の陸上物流網と機械生産拠点の展望」に大幅に加筆したものである。

注

- 1) 1970年代、北ベトナム政府が南ベトナム反政府軍に物資を供給するたえに利用した山間部の道路、いわゆる「ホーチミンルート」が整備されたものと言われている。
- 2) ダナン市の日系物流会社へのインタビュー(2014年9月5日)。
- 3) ダナン港副港湾長へのインタビュー(2014年9月5日)。
- 4) サバナケット市の地場物流企業へのインタビュー(2014年9月8日)。
- 5) サバナケット市政府運輸局長へのインタビュー(2014年9月8日)。
- 6) 「中老運輸通道之変—従十多天縮短到3天, 従単線路变为多線路」老撾商業資訊, pp.26-27, 2014年7月

- 7) ダナン市の外資誘致対象のプライオリティは日本企業であるという。
- 8) ホーチミン市の日系中小企業へのインタビュー(2014年2月16日)。
- 9) プノンペン経済特別区の日系電子部品メーカーへのインタビュー(2014年2月16日)。
- 10) カンボジアのポルポト政権時代の影響で初等教育はまだ十分に行き届いていない。これは生産性にも影響するとして、この工場では工場内で一定時間を割り当てて、基礎教育も行っている。

参考文献

- 日本機械輸出組合(2008)「インドシナ半島における投資・物流環境の現状と事業機会」日本機械輸出組合。
- Tran Thi Van Hoa (2011) *Businjess environment in Vietnam*, August 6, 2011 (専修大学商学研究所シンポジウム講演資料)。
- Le Thi Lan Huong (2011) *SME's COMPETITIVENESS IN VIETNAM* August 6, 2011 (専修大学商学研究所シンポジウム講演資料)。
- 小林守, 久野康成公認会計士事務所, (株東京コンサルティングファーム(2011)『ベトナムの投資・会社法・会計税務・労務』TCG出版。
- 日本貿易振興機構ホームページ「海外ビジネス情報」www.jetro.go.jp/indexj.html。
- Tran Thi Van Hoa, Le Thi Lan Huong (2014) *Current Business in Vietnam March 7, 2014* (専修大学・川崎商工会議所国際シンポジウム講演資料)。
- 小林守(2013)「ベトナムの投資環境と日系企業の操業動向」『専修ビジネスレビュー』Vol.8 No.1 pp.1-9。
- J E T R O・ハノイ(2013)「2013年ベトナム一般概況—数字で見るベトナム経済—」J E T R O・ハノイ。
- 三菱総合研究所(2013)「大メコン圏の一角として注目を集めるカンボジア」『MRIマンスリーレビュー』9月号, p.9。
- 廣畑伸雄(2014)「カンボジアに進出する日系中小企業の立地要因」, アジア経営学会第21回全国研究発表大会報告, 2014年9月14日。